„Koło"

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. maja 1897. Nr. 9.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

STANISŁAW MAJEWSKI.



WSTĘP.

Żebyś się czytelniku nie zraził zapowiedzią, że kolarz będzie ci o Mazurach prawił, uprzedzam cię odrazu, że jestem kolarzem najniższego rzędu. Starsi tego sportu dzielą ich obecnie na klasy; dla mnie możeby się klasy wcale nie znalazło.

Jestem więc kolarzem pozaklasowym, tem mniej jednak (a może dla tego) Pruskiemi Mazurami się zainteresowałem i chciałem piękny ich kraj, choć w części, własnemi ujrzeć oczyma, sprawdzić różność ich mowy i ziemi tej własną dotknąć stopą.

Kraina, posiadająca około 400.000 mieszkańców słowiańskiego szczepu a polskiej mowy i położenie iście urocze, okraszone niezliczoną ilością pięknie rozrzuconych jezior i wód postrzępionych w najdziwaczniejsze figury, a jednak zawsze pokrytych piękną lustrzaną taflą, godną jest zaprawdę zwiedzenia każdego miłującego piękno człowieka, — a więc w pierwszym rzędzie waszego skromnego kolarza.

Któżby przypuścił, że szmat ziemi, położony na północ od guberni Płockiej i Łomżyńskiej, a zachód od Suwalskiej, znany w geografii jako Prusy Wschodnie czyli Książęce, stanowiący łącznik naszego płaskiego Mazowsza z Bałtykiem, jest krainą w znacznej części górzystą, usianą masami wód kryształowych i z tego nawet powodu w okolicy wielkich jezior „mazurską Szwajcarją“ zwaną.

A jednak tak jest, choć nas mapa (szczególniej kolejowa) nic o tem pouczyć nie może.

Całe to Pojezierze, jakkolwiek ścisłym geografom, lingwistom i historykom z dawna znane, dla naszego ogółu jest prawdziwą „terra incognita“ i, choć tylko o dobrą setkę wiorst od syreniego grodu oddalone i tylko granicą oddzielone, skryte jest tak dobrze dla przeciętego warszawiaka, a nawet i mieszkańca Królestwa, jakgdyby odwieczny chiński mur nas od niego oddzielał.

To zapomnienie krainy sąsiedniej, tak pięknej, silnie mię ku niej pociągało i myśląc na wiosnę dokądby na czas odpoczynku swe kroki (raczej koło) w lecie skierować, nie mogłem się oprzeć chęci zwiedzenia tak bliskiej północy.

Pewnego więc pięknego czerwcowego poranku, dobrawszy sobie za towarzysza młodego p. S. B., po załatwieniu formalności cłowych w Mławie, znaleźliśmy się na ziemi ongi krzyżackiej, zwanej do dzisiaj prowincyą Wschodnio-pruską.

I.

Nocleg na Warmii. — Hakatyści i ich arogancya. — Gazeta Olsztyńska.

Mieliśmy zamiar rozpocząć naszą wycieczkę na kole dopiero od Ełku (niem. Lyck), jechaliśmy przeto koleją.

Ciągłe przesiadywanie się wraz z oczekiwaniem na węzłowych stacyach, sprawiło, że, nieoczekiwanym sposobem, dojechaliśmy tego dnia tylko do Olsztyna, gdzie, korzystając ze sposobności poznania tej stolicy polskiej części Warmii, postanowiliśmy zanocować.

Warmia (niem. Ermland), otoczona niegdyś od zachodu i wschodu Prusami, a z południa puszczą bezludną, przeznaczoną zda się była na kolonizacyę niemiecką od północy idącą. Dopiero pod polskiem panowaniem w XV. wieku zaczęła się polska kolonizacya tej ziemi. Obecnie składają się na nią powiaty Olsztyński, Liebarski, Brunsberski i Reszelski. Dwa pierwsze posiadają około 60.000 ludności polskiej pomięszanej z niemiecką, reszta na północ położona, wyłącznie niemiecka.

W Olsztynie wychodzi „Gazeta Olsztyńska“, której czytelnikom, szczególniej z dala się znajdującym, wydawałoby się to miasto zapewne przez pół polskiem. A jednak tak nie jest.

Olsztyn (niem. Allenstein) jest miastem dość ładnem, wzrastającem bardzo szybko, mającem obecnie około 25.000 mieszkańców prawie wyłącznie narodowości niemieckiej. Chociaż od roku 1464 do 1772 należał Olsztyn wraz z całą Warmią do Polski, pierwotna jednakże tamtejsza kolonizacya była niemiecką; około r. 1600 mieszkali tu już prawie wyłącznie polacy.

Obecnie ludność polska spełnia tylko najniższe posługi, a jeżeli w skutek swej pracy zapobiegliwości lub większej inteligencyi a nawet majątku, ktokolwiek się ponad szary tłum wybije, staje się niemcem i to niemcem wojującym.

Wojna pomiędzy oboma zamieszkującymi tę ziemię żywiołami wre tu na każdym kroku z całą zajadłością, zwłaszcza ze strony niemców. Niemcy, prócz popierania germanizacyi z góry, założyli prywatne towarzystwo tak zwanych „hakatystów“ (od pierwszych liter założycieli posłów Henemana, Kenemana, Tidemana), mające na celu popieranie w Poznańskiem i Prusach Zachodnich miemczyzny i ewentualne wojowanie z polszczyzną, na każdym kroku. Ażeby zostać członkiem stowarzyszenia dość być niemcem i opłacać 1 markę rocznej składki; członkami też są ludzie wszystkich sfer.

Za illustracyę tego niechaj służy poniższy fakcik.

Przyjechawszy do Olsztyna, zwróciliśmy się najpierw do najbliższego hotelu położonego przy stacyi. Na spotkanie wyszedł, jak zwykle, rodzaj ober-kelnera, który usłyszawszy moje zapytanie, oświadczył z nadętą i zuchwałą miną (po polsku), że polskiej mowy nie rozumie, bo „sie kennen deutsch sprechen“ (wy możecie mówić po niemiecku).

Nie pozostało nam nic innego, jak noclegu poszukać gdzieindziej. (Adres hotelu: A. Hinz. Banhofs-Hotel. Allenstein).

Na takiej to zatraconej reducie, stoi człowiek, któregośmy przed noclegiem poznali. Człowiekiem tym jest redaktor „Gazety Olsztyńskiej“ p. Pieniężny, dźwigający tam choć z trudnością sztandar polskiej mowy i walczący od 10 lat 2 razy tygodniowo w szpaltach swojej gazety z zalewającą go zewsząd niemczyzną. Całą jego pociechą, że pracując dla ludności wiejskiej dotąd zdrowej i polskiej pomaga im radą i pomocą wedle sił i środków.

Wybacz mi szanowny czytelniku, żem tak długi odbył postój w Olsztynie, a więc nie na zapowiedzianych Mazurach, dla podróżnego trzeba jednak być nieco wyrozumiałym, bom nie mógł nie podzielić się z tobą temi wrażeniami, jakich w Olsztynie doświadczyłem.

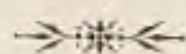
Teraz jednym skokiem (naturalnie kolejowym) puszczamy się przez właściwe Mazury do ich intellektualnej stolicy, do Ełku, skąd właściwie rozpocznie się nasza podróż na kole. (C. d. n.)



WYCIECZKA
z Przemyśla do Zakopanego
✻ przez Węgry. ✻

SKREŚLIŁ W. MIANOWSKI.

(Dokończenie).



Popołudniu powróciłem tą samą drogą do Popradu, a załatwiwszy dość mierne rachunki hotelowe puściłem się przez Szepes, Szombat, Mathec do Kesmarku, mając ciągle przed sobą widok Tatr po lewej stronie gościńca. W Kesmarku nad Popradem zatrzymałem się dwie godziny, zwiedziłem pobieżnie miasto, które czyni miłe wrażenie. Znalazłem tam czyste, brukowane ulice, oświetlenie elektryczne, większy hotel dla turystów urządzony przez węgierskie towarzystwo karpackie, zamek Tököly, stary katolicki kościół, stary i nowy kościół ewangielicki. Miasto jest przytem handlowe, ma i kilka fabryk, a wygląda spokojnie, bez gwaru, do czego się zapewne przyczynia brak napastnego żydowstwa. Z Kesmarku przebyłem jeszcze sześciokilemetrową drogę do miasta Biała (Bela) obok słynnych pieczar Bialskich i tu zanocowałem.

Nazajutrz, a było to już 4. sierpnia, opuściłem rano Białę i nader błotnistą drogą — gdyż w nocy upadł ulewny deszcz — opodal potoku Białej i obok stojącej na rozstajnej drodze karczmy zwanej Szarpanice, wjechałem w gruby las i zatrzymałem się w klimatycznej stacyi Pieczar Bialskich — po niemiecku Höhlenhein, po słowiańsku Bielany. Tu udałem się na zwiedzenie owych sławnych „Pieczar". Opisywać wrażeń, jakich doznałem, oglądając je nie będę się silił, nadmienię tylko, że są to otchłanie podziemne, niesłychanie wielkich rozmiarów, w których znajdują się nacieki wapiennego płynu, zwane stalagmitami i stalaktytami. Cuda te przyrody uwydatniają się dopiero należycie przy odpowiednem oświetleniu np. 1000 świec i świetle magnezyowem. Z zakładu idzie się schodami stromemi pół godziny do schroniska. Zwyczajnie wpuszczają do pieczar trzy razy dziennie, pierwszą partyę około godziny 11. Opłata wynosi około 2 zł. 50 ct. od osoby, co zresztą zależy od ilości osób zwiedzających. Pobyt tam trwa około $2^1/_2$ godzin. Osoby słabe na nogi uprzedza się, że pieczary Bialskie mają około 3.000 schodów w różnych kierunkach — co zresztą nas cyklistów bardzo mało obchodzi. Temperatura jest tam dla lekko ubranych za chłodna — przeciętnie + 10° Cels.

Opuściwszy powyższą miejscowość dostaję się dobrym gościńcem przez Kardolin na Żdżar (tak zwane Tatry Bialskie) czterokilometrową serpentyną do Podspadów, mając nad sobą imponujące szczyty Hawrania (2151 m.) i Murania nowego (1999 m.), a z Podspadów do Jurgowa, wsi węgierskiej, na samej galicyjsko-węgierskiej granicy nad potokiem Białką. Ludność tam jest czysto polska. W Jurgowie nająłem górala do prowadzenia maszyny przez wieś Bukowinę. Teren tu nadzwyczaj górzysty i do jazdy na kole niemożliwy. Doszedłszy do huty żelaznej, pożegnałem brzęcząco górala, a dosiadłszy koła, dojechałem dobrą już drogą pod wieczór do Zakopanego.

W Zakopanem zabawiłem cztery dni robiąc codziennie wycieczki do głębi Tatr. Wycieczek tych już nie opisuję, są one bowiem już wyłącznie moją zasługą, względnie moich nóg a nie bicykla, który przez ten czas odpoczywał.

Powrót nastąpił wśród fatalnej pogody z Zakopanego do Chabówki na kole, z Chabówki zaś pociągiem do Przemyśla.

Nadmienić w końcu muszę, iż całą tę wycieczkę wynoszącą przeszło 550 km., na różnej jakości drogach i podczas rozmaitej aury odbyłem na kole „Regent-Special" i nie miałem w drodze z kołem najmniejszych przykrości, a zawdzięczam tę podróż moją także druhowi Wondraczkowi, gospodarzowi Sokoła przemyskiego, który zobaczywszy moje koło w niedyspozycyi powierzył mi z całą gotowością nową maszynę ze swego handlu, za co mu na tem miejscu jeszcze raz składam szczerą podziękę.

Przemyśl w lutym 1897.



Wiedeńska ankieta kolarska i ważne jej skutki.

Jak to już w poprzednim nrze (str. 79) wspomnieliśmy, odbyła się we Wiedniu w dniach 5., 6. i 7. kwietnia ankieta, w sprawie uregulowania rozmaitych spraw kolarskich i tam też podaliśmy skład jej uczestników.

Przedmiotem obrad było ośm pytań, mianowicie: czy należy uważać koło jako lekki pojazd, czy są potrzebne egzamina i specyalne pozwolenia do jazdy, czy potrzebnemi są numera na kołach we Wiedniu i na prowincyi, czy potrzebnemi są jakie przepisy ku uchronie cyklistów i jakie, jakie opłaty uiszczać mają cykliści, czy nie należałoby wzdłuż gościńców zakładać osobnych dróg dla cyklistów, z jakich funduszów i czy nie należałoby specyalnie na ten cel opodatkować cyklistów, jakie należałoby wydać przepisy co do zarobkowego wypożyczania kół, a wreszcie przepisy co do urządzania wyścigów na drogach publicznych.

Wszystkie te kwestye z rozmaitymi szczegółami były przedmiotem trzydniowych poważnych i nader ciekawych obrad, których jednak, z powodu braku miejsca, nie możemy tu przytaczać, odsyłając ciekawych czytelników do pism sportowych wiedeńskich.

Możemy już jednak podać najnowsze rozporządzenie namiestnika JE. hr. Kielmansegga, które na podstawie wyników obrad tej ankiety, reguluje tymczasowo sprawy kolarskie N. Austryi, a które opiewa:

§ 1. Koło, w rozmaitych swoich postaciach, uważanem być ma jako lekki pojazd, przysługują mu tedy wszelkie prawa takiego pojazdu

Na kole wolno jeździć po wszystkich gościńcach i drogach gminnych. Wyjątki od tego postanowienia mieszczą się w §§ 3. i 9.

§ 2. Poza obrębem zamkniętych miejscowości, wolno jeździć na kole także po bankietach dróg, z wyjątkiem wypadków przewidzianych w §§ 3. i 9.

Używanie do jazdy kołowej publicznych chodników dopuszczalnem jest jedynie na wyraźne zezwolenie odnośnych władz i korporacyi.

§ 3. Gdzie są wzdłuż gościńców zbudowane osobne drogi dla cyklistów, tam wolno im tylko tych dróg używać.

§ 4. Postanowienia dotyczące ruchu fiakrów jedno i dwukonnych w obrębie wiedeńskiego policyjnego okręgu, mają też analogiczne zastosowanie do jazdy na kole.

§ 5. Wyścigi na drogach publicznych, jako tamujące ruch, są w ogólności wzbronione.

Wyjątkowe pozwolenia na urządzenie wyścigów udzieli, w porozumieniu z odnośnym zarządem drogowym, w obrębie wiedeńskiego okręgu policyjnego wiedeńska Dyrekcya policyi, poza jego zaś obrębem odnośne władze polityczne, pod warunkami, jakie się w każdym pojedyńczym wypadku okażą potrzebnymi.

§ 6. Wszelkie rodzaje kół muszą posiadać ręczny hamulec, tak umieszczony, aby mógł odrazu działać.

Od zmierzchu aż do świtu muszą być wszelkie rodzaje kół zaopatrzone w świecącą się latarnię z bezbarwnemi szkłami, umieszczoną na głowie maszyny przed jeźdźcem.

§ 7 a) Cyklista jechać ma powoli, to jest w tempie, które może jeszcze osiągnąć raźnie idący człowiek: na skrętach z jednej ulicy w drugą, i przy przejeździe na krzyżowaniach ulic.

b) W obrębie zamkniętych miejscowości, jakoteż na ludnych ulicach, wolno jechać cykliście tylko z obu rękami na kierownicy, a obu nogami na pedałach.

c) Szybka jazda, t. j. w tempie przekraczającem szybkość w dobrym kłusie jadącego wozu wzbronioną jest w obrębie zamkniętych miejscowości.

d) Zabieranie na koło małych dzieci jest wzbronione.

§ 9. C. k. Dyrekcyi policyi przysługuje prawo, pewne ulice w obrębie zamkniętych miejscowości, ze względów publicznych zamknąć dla jazdy na kołach zupełnie lub na pewien czas.

§ 10. Na żądanie organów policyjnych lub drogowych ma cyklista obowiązek zaraz zejść z koła.

Jeździec, który nie może przy tej sposobności wykazać jakimś dokumentem (paszport karta legitymacyjna, książka robotnicza i t. p.) tożsamości swojej osoby, musi się udać, prowadząc koło do najbliższego lokalu urzędowego odnośnej władzy i na jej żądanie zabezpieczyć karną kwotę przez ewentualne pozostawienie koła.

§ 11. Osoby zostające w czynnej służbie wojskowej i żandarmerya, podlegają przepisom tym o tyle, o ile stoją poza służbą, lub o ile używają do jazdy stroju cywilnego.

§ 12. Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem 1. maja 1897, a równocześnie tracą moc prawną wszelkie niezgodne z niem postanowienia władz, dotyczące jazdy na kole w obrębie N. Austryi.

Budowa toru
lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego").

(Ciąg dalszy).

II

Niech będzie (fig. 3) S środkiem ciężkości uważanego układu (tj. koła z jeźdźcem); SP śladem płaszczyzny przechodzącej przez ten środek i punkty styczności obu kół z torem; MN śladem na razie dowolnej powierzchni toru, zaś M_0N_0 śladem płaszczyzny poziomej; wreszcie SX kierunkiem normalnej do elementu drogi punktu S w uważanej chwili — przyczem za płaszczyznę rysunku obraliśmy płaszczyznę pionową przez SX przechodzącą — natenczas dla równowagi takiego układu potrzeba:

Fig. 3

1. Aby wypadkowa z siły ciężkości $Q = mg$ i siły odśrodkowej $P = \frac{mv^2}{\varrho}$ przechodziła przez punkt P, a

2. ażeby ta wypadkowa zawierała z normalną do powierzchni toru w uważanym punkcie kąt mniejszy od kąta tarcia posuwistego φ.

Oznaczywszy przez α kąt nachylenia płaszczyzny SP do pionu otrzymamy z warunku 1) równanie:

$$\mathrm{tg}\,\alpha = \frac{P}{Q} = \frac{mv^2}{\varrho} : mg = \frac{v^2}{g\varrho} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 1)$$

które powiada, że tgα proporcyonalnem jest wprost do kwadratu z prędkości (v) a odwrotnie do promienia krzywizny drogi (ϱ) i przyspieszenia siły ciężkości (g); niezależnem natomiast od masy poruszającego się systemu i od kształtu powierzchni toru.

Co do drugiego warunku równowagi, to niema wprawdzie doświadczeń nad współczynnikiem ($f = \mathrm{tg}\,\varphi$) tarcia posuwistego gumy, która jest materyałem na obręcze kół, jednakże wiadomo powszechnie, że tarcie to jest na sucho bardzo znaczne i od materyału toru mało zależne, podczas gdy na mokrym torze odrazu znacznie się zmniejsza i staje się zawisłem od materyału i czystości toru. Ażeby przecież podać jakąś możliwą cyfrę dla oryentacyi nad-

mieniam, że współczynnik tarcia posuwistego skóry lub liny konopnej na żelazie i drzewie wynosi na sucho 0 5 – 0 6[1]), co prawdopodobnie z pewnem przybliżeniem przyjąć można także dla naszego przypadku, tembardziej, że do obliczenia miarodajnym jest raczej drugi niekorzystniejszy przypadek t. j. tarcie na wilgotnej powierzchni toru. Współczynnik tego tarcia jest wprawdzie tak dobrze jak nieznany liczne jednak upadki na mokrym bruku lub torze przekonywują dowodnie o niskiej tegoż wartości.

TABELA I.

ρ w metrach	v w $\frac{m}{\text{sek.}}$ $\left(\frac{km}{\text{godz,}}\right)$				
	4 (14,4)	8 (28,8)	12 (43,2)	14 (50,4)	16 (57,6)
	tg α				
10	0,16	0,64	0,44	1,96	2,56
15	0,11	0,43	0,96	1,31	1,71
20	0,08	0,32	0,72	0,98	1,28
25	0,06	0,26	0,58	0,78	1,02
30	0,05	0,21	0,48	0,65	0,85
35	0,05	0,18	0,41	0,56	0,73
40	0,04	0,16	0,36	0,49	0,64

Powyższe rozumowanie i tabela I) z wzoru dla tg α obliczona, wystarczyłyby zupełnie do wykazania konieczności przechyłki w zakrzywionej części toru, jednakże podnieść tu wypada inny ważny wzgląd, który potrzebę tego urządzenia niezależnie wywołuje, a mianowicie niebezpieczeństwo uderzenia wewnętrznym pedałem o tor, które przy niedostatecznej przechyłce tegoż nastąpić może wskutek nizkiego położenia osi korbowej przy kołach wyścigowych.

Nazywając kąt nachylenia elementu powierzchni toru do poziomu przez β widzimy (fig. 3), że idelną przechyłką toru byłoby $\beta = \alpha$ czyli

$$\text{tg}\,\beta = \frac{v^2}{g\rho} \quad \ldots\ldots\ldots \quad 2)$$

gdyż wtedy ruch koła po torze byłby zgoła niezależnym od kapryśnego współczynnika tarcia. Ponieważ jednak w praktyce mamy do czynienia z różnemi prędkościami, a przytem jeźdźcy nie zawsze mogą się trzymać normalnej linii obiegu, które za podstawę obliczeń służyć musi, lecz wyprzedzając się nawzajem opisują drogi o mniej więcej różnej krzywiźnie, przeto wystarcza dla celów praktyki przyjęcie za v średniej, a raczej najczęstszej prędkości c, która obecnie przy dobrych warunkach około 40 *km*/godz. czyli 11 *m*/sek. wynosi. (Ciąg dalszy nastąpi).

[1]) *„Des Ingenieurs Tachenbuch“* I. 1892



Druga wystawa kolarska w Berlinie

(Ciąg dalszy.)

Zaraz u wstępu zwracają uwagę koła *„Möve“* fabryki *G. Walthera & Co.* w Mühlhausen (Turyngia) piękną budową i wykonaniem. Widzimy tu także praktyczną nowość: kierownicę (drewnianą) do łatwego zdejmywania celem zabezpieczenia koła przed kradzieżą, często systematycznie tutaj uprawianą. Na ścianie zestawiono pięknie obrobione części składowe w różnych przekrojach.

Dalej widzimy ładne styryjskie koła *„Styrian-Meteor“*, w nieco odmiennym stylu od niemieckich zbudowane, o których zresztą już wyżej wspomniałem.

Wielką elegancyą odznaczają się maszyny sławnej angielskiej firmy *„Humber & Co.“* bez wyjątku na czarno emaliowane i opisanemi już udoskonaleniami zaopatrzone.

Uwagi godne są koła *„Albatros“* z Hannoweru, pomiędzy któremi znajduje się jedno z drzewa dębowego i nadzwyczaj lekka, lecz dziwacznego kształtu wyścigówka. O kołach tych pisałem w styczniowej korespondencyi.

Licznych widzów gromadzą około siebie nadobne paryżanki *„Acatène-Métropole“*. Oby ziściły się nadzieje pomysłowego wynalazcy, na które jeszcze nieco sceptycznie się zapatruję.

Wrażenie dobrej i starannej budowy robią koła firmy *„Neckarsulmer Fahrradwerke“*, która wystawiła także gustowne tableau z nieemaliowanych części składowych. Obok nich godnie stoją: *„Sturmvogel“* (firma: *Piskorski & Grüttner*, Halensee-Berlin) i znana u nas marka *„Diana“* fabryki maszyn w Bielefeld (przedtem *Dürkopp & Co.*).

Pomiędzy okazami ostatniej firmy budzą żywe zajęcie dwojaki „*Sociable*“ z siedzeniami obok siebie, które tutaj już na ulicy spotykałem.

Koła „*Wanderer*“ z Chemnitz Schönau odznaczają się wielką wytwornością i starannością wykończenia. Wystawiony tutaj nadzwyczaj wierny model roweru w $^1/_4$ naturalnej wielkości jest prawdziwem cackiem dla amatora.

Koła bambusowe zastąpione są przez trzy fabryki: angielską, amerykańską i niemiecką. U angielskiej firmy „*Bamboo Co. Wolverhampton*“ wykonane są mufy węzłowe z bronzu aluminiowego, a połączenie ich z rurą bambusową wzmocnione jest wewnątrz okrągłym klockiem drewnianym. U niektórych maszyn „*Bamboo*“ widzimy nawet przednie widełki z bambusu co trochę niezgrabnie wygląda Natomiast amerykańskie „*King Spring*“ i niemieckie „*Excelsior*“ używają muf i widełek stalowych Mufy są niklowane, widełki zaś imitują bambus zapomocą odpowiedniej emalii. Jest zresztą na wystawie wiele maszyn stalowych w ten sposób emaliowanych.

Jako druga austryacka marka figuruje tutaj „*Steyr - Swift* . Zewnętrzny wygląd kół mało zmieniony od czasu powstania fabryki; nowością jest koło wojskowe całkiem czarne.

Do najwytworniejszych z amerykańskich marek tutaj reprezentowanych należą „*Cleveland*“ i „*Columbia*“. Koła „*Cleveland*“ wyróżniają się dzwonami złożonemi z trzech materyałów: drzewa, stali i aluminium Konstrukcya jest w zasadzie racyonalną; czy tylko nie „za dużo grzybów w barszczu?“ Nadto mają one łożyska korbowe i sterowe urządzone w ten sposób, że po wyjęciu osi kulki nie wypadają. (C. d n.)



Termina wyścigów.

Na torze Praga-Bubno odbędą się w dniach 2. i 16. maja wielkie międzynarodowe wyścigi. A to:

Dnia 2. maja: 1. Wyścig inauguracyjny 1609 m., 2. Wyścig nowicyuszów 1000 m., 3. Wyścig główny 5000 m. (ewentualnie przedbiegi po 1000 m.), 4. Wyścig amatorów 2000 m., 5. Wyścig na maszynach więcejsiedzeniowych 3000 m., 6. Wyścig z wyrównaniem na rowerach 2000 m. Zgłoszenia do 27. kwietnia.

Dnia 16. maja. 1. Wyścig gości 1609 m. 2. Wyścig główny 10.000 m. z prowadzeniem. 3. Wyścig prowincyonalny 3000 m., 4 Wyścig prażanów z wyrównaniem 2000m , 5. Wyścig pocieszenia 1609 m., 6. Wyścig z wyrównaniem na kołach więcejsiodłowych 2000 m. — Zgłoszenia do 11. maja godziny 12 w południe u E. Balcara, Praga III. 46. Bliższe szczegóły w naszej Redakcyi.

Dnia 23. i 27. maja odbędą się 35. i 36. wielkie międzynarodowe wyścigi we Wiedniu na torze w Praterze, urządzone przez związek wyścigowy wiedeńskich towarzystw kolarskich (Wiener Radfahrvereine für Wettfahrsport, II. Grosse Mohrengasse 12).

W niedzielę 23. maja odbędzie się siedm biegów a to: 1. na kołach niskich inauguracyjny 2000 m, 2. Wyścig nowicyuszów 1000m., 3. Wyścig o wielką nagrodę Prateru (600, 300, 200 i 150 koron) w seryach. Przed-, między-, ewentualnie kwalifikacyjne biegi po 1000 m. i rozstrzygający na 2000 m., 4. Wyścig o małą nagrodę Prateru (150, 120, 90 i 60 koron) w seryach, dla pierwszych i drugich z wyścigu poprzedniego, którzy nie dostali się do udziału w biegu rozstrzygającym. Przed- i międzybiegi po 1000 m. bieg rozstrzygający 2000 m., 5. Wyścig pocieszenia nagrody Prateru dla trzecich i czwartych z przedbiegów o wielką nagrodę (60, 40 i 30 koron). Przedbiegi po 1000 m. bieg rozstrzygający na 2000 m., 6. Jazda rekordowa na dwojakach 1000m., 7. Wyścig główny na dwojakach 10.000 m.

W drugim dniu wyścigów we czwartek 27. maja odbędą się biegi rozstrzygające z wyścigów 1., 3., 4. i 5. po 2000 m., a następnie 5. wyścig młodzieży na 2000 m., 6. Jazda rekordowa na dwojakach 3000 m., 8. Wyścig 25-kilometrowy z prowadzeniem.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 18. maja, godziny 12 w południe Józef Meister, Wien, II. Grosse Mohrengasse 12. – Wpisowe na dzień 23. maja do wyśc. 2.–3 korony, do 3 i 7 — 5 koron, do wszystkich innych w dniu 23. i 27. maja 4 korony. Bliższych szczegółów zasięgnąć można w naszej Redakcyi.



Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagoberta Timara. NW. Berlin Luisenstrasse 27 – 28.

(Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów, nowych wynalazków i t. p.).

Nr. 92.344. Przyrząd rozpędowy dla kół z zmienną przenośnią. — Ch. Stolle werk, Akwizgran.

Nr. 72471. Koło z przenośnią do zmiany. — T. W. Schmitz i Fr. Schingen, Akwizgran.

Nr. 72.548. Głowa widełek rowerowych z dwu w podłużnej płaszczyźnie połączonych części. — R Chillingworth, Norymberga.

Nr. 72.437. Kierownica działająca przez pokręcenie na hamulec. — Horst Steudel, Kamentz i S.

Nr. 72.277. Siodełko do kół bez nitów. — E. Deutgen, Düren.

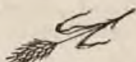
Nr. 72.278. Składana rama dla kół. — J. Windmüller, Kolonia.

Nr. 92.447. Obręcz składający się z stalowych sprężyn, umocowanych na obwodzie koła. — P. Ehmke, Nowy Szczecin.

Nr. 92.450. Samodziałający przyrząd do zmiany przenośni z hamulcem. — L. W. Broadwell i T. Oxborrow, Claphan Common. S. W.

Nr. 92.451 Wentyl do pneumatyków. W. Cotterel & Co. Gunnersbury, Hrstwo Middl.

Listę innych mniejszej wagi patentów można przejrzeć w naszej Redakcyi.



Wyścig z Paryża do Roubaix.

W niedzielę dnia 18. kwietnia rozpoczął się francuski sezon wyścigowy klasycznym wyścigiem z Paryża do Roubaix. Uczestnicy tego wyścigu podzieleni zostali na dwie grupy, z których pierwsza z amatorów wyruszyła ze startu o godzinie 6. rano, druga zaś z zawodowców o godzinie $6^1/_2$. Zgłoszeń wpłynęło 53, lecz u startu, zapewne wskutek okropnie niepomyślnej aury, stanęło tylko 23 jeźdźców, a to 11 amatorów, a 12 zawodowców. Z zawodowców trzymał się jako pierwszy Cordang, lecz pierwszym stanął Garin również zawodowiec, który drogę tę wynoszącą 280 kilometrów przebył w 10 godzin 43 min. $5^2/_5$ sek., a zaraz o 2 metry za nim przybył Cordang (holender) mimo, że przy wjeździe na tor wyścigowy spadł i około 200 m. stracił. Ostatnie dwa kilometry jechali wyścigowcy na torze w Rubaix, gdzie ich oczekiwała blisko 10.000 publiczności. Jako 3) przybył francuz Fréderic w 10:57:42. 4) Rivierre w 11:18:17, 5) Cordier, 6) Boinet, 7) Ariès, 8) Guillochin i 9) Kerff wszyscy zawodowcy. Z amatorów przybył pierwszy Trusellier w 13:51.00.

Zeszłoroczny czas jazdy Fischera z Monachium wynosił 9:17:00, był przeto prawie o $1^1/_2$ godziny lepszym.



KORESPONDENCYE.

Medyolan, 17. kwietnia 1897.

Dnia 29. marca wyjechałem rano z Beregszasz. Drogi znów niemożliwe, okropne błoto, jedzie się nie więcej jak 8 km. na godzinę. Do tego spotyka mię tu wielce niemiły wypadek, — węgierscy żandarmi wzięli mię za szpiega i prowadzą mię do swoich koszar. Działo się to około 30 km. za Beregszaszem. Tu przejrzeli moje papiery, lecz na tych nie mogli się widocznie zrozumieć, a ponieważ i ustne porozumienie, z powodu że węgierskim językiem nie władam a niemieckim słabo było trudnem, wsadzili mię do porządnego parokonnego fiakra i zawieźli napowrót aż do Beregszasz. Tu po krótkiem przesłuchaniu puszczono mię na wolność. Miało się już tymczasem ku wieczorowi, widziałem się więc zmuszonym drugą noc spędzić w Beregszasz. Dnia następnego tj. 30. marca znów rzesisty deszcz, a droga już zupełnia błotna i grzęska, tak iż straciłem zupełnie chęć do dalszej jazdy na kole i puściłem się koleją do Budapesztu.

W Budapeszcie oddano mi z pakunkowego wozu maszynę z zepsutem przedniem kołem, tak nieostrożnie obchodzą się z kołami na węgierskich kolejach. Pierwszą tedy moją czynnością w Budapeszcie musiało być oddanie maszyny do naprawy.

W Budapeszcie zabawiłem tylko jeden dzień, a 1. kwietnia rano wyjechałem na kole ku Wiedniowi. Z początku miałem z powodu błotnistej drogi ciężką jazdę, ale później się naprawiła. Następnego dnia zerwał się tak silny wiatr przeciwny, że zupełnie jazdę wstrzymywał. Trwał on przez całą noc, a rano jeszcze się wzmógł. Ciężko pracując ujechałem 15 km., a nie mogąc z wichrem dalej walczyć, siadłem na kolej i dojechałem do drugiej stacyi przed Wiedniem. Siadłszy tu na koło przybyłem do Wiednia (około 60 km) wieczorem, dnia 3. kwietnia.

We Wiedniu zabawiłem trzy dni. Robiłem tu codzienne wycieczki za miasto; tak miasto jak i okolice zachwyciły mię. Miło mi tu było znaleść kilku kolegów sportowych mówiących dobrze po rosyjsku, którzy mi dotrzymywali placu.

We środę 7. kwietnia wyruszyłem z Wiednia do Tryestu. Tu sprzyjała mi przez cały czas cudna po-

goda, — drogi znakomite, jazda wyśmienita, cudowna okolica. Oglądnąłem po drodze wspaniałe groty adelsberskie, a w niedzielę 11. kwietnia przybyłem do Tryestu. Na zwiedzaniu miasta spędziłem część niedzieli i cały poniedziałek, a wieczorem wyjechałem statkiem do Wenecyi.

Wobec tego, że czasu miałem już niewiele, musiałem zmienić plan podróży i udałem się z Tryestu do Medyolanu, skąd do Was piszę, stąd zaś dziś wyjeżdżam przez Genewę do Paryża.

We Włoszech idealne drogi jakiemi dotychczas nie miałem sposobności jeździć. Pogoda mi tu sprzyjała ciągle, tylko wczoraj spadł porządny deszcz.

Wyrażając Wam jeszcze raz wdzięczność za Waszą gościnność kreślę się etc.

A Nikołajew.



Pogadanki techniczne.

PEDAŁY.

Niezliczoną widzimy na tem polu ilość fabrykatów, ale wiele z nich bardzo lichych, toteż należy przy zakupnie koła i tę jego część należycie zbadać.

Pedał, który jak wiadomo obraca się na dwu łożyskach kulowych, powinien się bardzo lekko i bez hałasu poruszać, a po skończeniu obrotów zrobić jeszcze kilka wahnień.

U wszystkich prawie dzisiejszych pedałów, leżący przy korbie stożek wytoczonym jest z osią z jednego kawałka, a następnie silnie hartowany, wskutek czego jest oś w tem miejscu dość kruchą i podczas jazdy w głębokiej kolei, lub przy uderzeniu o kamień lub coś podobnego łatwo na złamanie narażoną. Przezorny jeździec, wybierając się w dłuższą drogę, winien tedy zabrać do torby oś rezerwową.

Rama pedału — t. j. część na której opiera się podczas jazdy stopa — wyłożona jest kauczukiem, korkiem lub filcem; albo też zastępuje ich miejsce metalowa w ostre zęby zaopatrzona płytka, a wówczas mamy do czynienia z pedałami wyścigowymi tzw. „rat-trap". Jednak i wielu wycieczkowców używa tych pedałów wyścigowych, ze względu na ich lekkość i ze względu na tę okoliczność, że przy szybkiem tempie nie można tak łatwo zgubić pedału. Jednakowoż wskutek swej małej płaszczyzny nużą one nogę prędzej, aniżeli zwyczajne, a do tego wcinają się zęby w podeszwę i przy cieńszej podeszwie mogą nodze dolegać.

Jeżeli nie można prawie marzyć, ażeby mógł być zbudowanym pedał przed pyłem bezwzględnie zabezpieczony, to ostatnie modele zbliżają się przynajmniej do tego ideału przez okrycie łożysk metalowemi czapeczkami. Czapeczki te mają prawie wszystkie tę wadę, że nie mają otworu na wpuszczenie oliwy i trzeba je do tego odkręcać. Wszakże otworki w czapeczkach mogą być dokładnie sprężynką zamknięte. Jeżeli chcemy wpuszczać oliwę przez jedno łożysko, to oliwa nie zawsze dojdzie do drugiego, łożysko tamto wysycha i często zaczyna piszczeć a jeźdźcowi trudno się nawet domyśleć skąd pisk wychodzi.

Bardzo często widzimy — zwłaszcza u wyścigowców — przytwierdzone do pedałów przytrzymywacze tzw. „klipsy"*), na których się palce nóg opierają, a które nie pozwalają nodze zsunąć się z pedału. Dobre są one dla wyścigowców, mniej potrzebne dla wycieczkowców, z powodu że uciskają palce nóg; a już zupełnie nie radzimy ich używać jeźdźcom początkującym, gdyż w razie upadku noga, może się nie dać łatwo z klipsy uwolnić i narazić jeźdźca na silne potłuczenie się. (C. d. n.)

*) Czy nie dałaby się użyć w języku polskim nazwa „kagańce pedałowe?", do których owe przyrządy z wyglądu i przeznaczenia są zliżone? (Przyp. Red).



KRONIKA.

— Z nadchodzącym sezonem sportowym prosimy o rozpowszechnienie naszego pisma w gronie jeźdźców. *„Koło" powinno się znachodzić w ręku każdego kolarza. „Koło" powinno się znachodzić we wszystkich lokalach publicznych, w których bywają kolarze.*

Wielu też czytelników zalega jeszcze z prenumeratą. Prosimy ich usilnie o wyrównanie zaległości i nadsyłanie przedpłaty. *Redakcya i Administracya.*

— W numerze 7 „Koła" w dziale kroniki zamieściliśmy krótką notatkę dotyczącą „Warszawskiej Drużyny kolarzy", za którą spotkaliśmy się ze srogimi zarzutami ze strony „Cyklisty" i p. Józefa Karasińskiego, jednego z członków „Drużyny".

Odpowiadamy na nie tyle, że notatkę tę otrzymaliśmy od jednego z naszych dobrze nam znanych korespondentów i nie wątpiąc w prawdziwość podanych tam faktów, umieściliśmy ją w piśmie. Jeżeliby się tam mimo to wkradły jakieś sprzeczności, to również chyba w ten sposób, że nasz korespondent został w błąd wprowadzony.

Z naszej strony prosimy przyjąć zapewnienie, iż nie mieliśmy zamiaru nikomu ubliżyć, lub niezgodne z prawdą podawać wiadomości, a jeżeliby się to rzeczywiście stało, tedy najmocniej przepraszamy.

Redakcya.

— Od Stanisławowskiego turystycznego K. C. otrzymaliśmy dnia 21. kwietnia depeszę następującej treści: „Kazimierz Hemerling, Lwów. Walne zgromadzenie turystycznego klubu cyklistów przesyła szanownemu redaktorowi życzenia pomyślnego rozwoju pierwszego polskiego organu sportowego! Dr. Beill, Lachowski, Góraski, Koenigsfeld, Kolessa, Nowoświęcki, Topczewski, Grodzicki, Sokołowski, Hannak, Mieczysław Beill, Oźmiński, Szancer, Rosignon."

Serdecznie dziękujemy za pamięć i życzenia, życząc nawzajem młodemu klubowi najpomyślniejszego rozwoju. *K Hemerling.*

— Dowiadujemy się, iż walne zebranie O. K. S. Lwowskiego uchwaliło przymusową asekuracyę członków Oddziału od wypadków. Jeżdżę na kole rok dziewiąty, a mimo licznych mniejszych i większych wycieczek i podróży, nietylko sam nie

ucierpiałem żadnych na ciele uszkodzeń, ani — z wyjątkiem jakichś niewinnych potłuczeń lub skaleczeń i jedynego wypadku naciągnięcia w przegubie ścięgna przy nauce — nie widziałem ani jednego groźniejszego wypadku, któryby uprawniał do żądania wynagrydzenia. Dziwi nas przeto tego rodzaju postanowienie, tem bardziej, że Oddział ten stawia sobie za zadanie umiarkowane i hygieniczne uprawianie kołowego sportu, które — jako żywo — nie może narazić ciała na uszczerbek. Czy właściwą jest przeto rzeczą wpłacać do kasy obcych asekuracyj paręset złotych rocznie dla tego, że może się kiedyś komuś zdarzyć jakiś niewinny wypadek stłuczenia? Trudno nam było dotąd dopatrzyć się w kole tak niebezpiecznego przyrządu! *(g)*

— Prąd czasu. W nowo budujących sie przy ul. Akademickiej we Lwowie realnościach p. Richtmana, urządzone zostaną na dole remizy na pomieszczenie kół lokatorów-cyklistów

— W „Kawiarni centralnej“ w Kołomyi urządza właściciel p. Hirszhorn osobny pokój dla cyklistów i specyalną remizę na pomieszczenie kół.

— Czytamy w „Kuryerze rzeszowskim“. Ważne dla kolarzy. Po wsiach naszego powiatu utrzymuje się przekonanie, że wyszło rozporządzenie, aby każdego cyklistę we wsi zatrzymywano dla rewizyi paszportu, a następnie odstawiano do starostwa. Byłoby więc pożądanem, ażeby sokoli O. K. wystarał się u starostwa o okólnik do wszystkich gmin tutejszego powiatu, prostujący to błędne mniemanie, a to dla uniknięcia możliwych przykrych kolizyi, jakieby stąd wyniknąć mogły.

— Drogi dla cyklistów w Gracu. Bruki gradeckie z drobnych i wystających budowane kamieni są dla jazdy na kole niewygodne. Aby dla cyklistów jazdę po nich zrobić wygodniejszą, uchwaliła tamtejsze rada miejska posypywać te ulice z obu stron obok chodników piaskiem. Bardzo byłaby uchwała taka i dla Lwowa pożądaną.

— Damskiemu pismu sportowemu „Die Radlerin“, wychodzącemu w Berlinie W. Derfflingerstrasse 16., przyznaną została na wystawie sportowej w Homm w Westfalii najwyższa nagroda — srebrny medal i dyplom honorowy.

— Kółko bratnie kolarzy w Warszawie. W sobotę d. 3. kwietnia r. b. o 1. z południa w imieniu 30 kolarzy, założycieli „Kółka bratniego“, przedstawiali się Jaśnie Oświeconemu księciu Imeretyńskiemu pp.: Jan Szczekowski, adwokat przysięgły, Adam Koziarski (inicyator „Kółka bratniego i drużyny“), Feliks Ciszewski, technik, oraz Wincenty Łaski i Franciszek Zawistowski, kupcy. Delegaci złożyli do rozpatrzenia panu Naczelnikowi kraju projekt ustawy, podobiznę znaku członkowskiego i podanie, które opatrzyli podpisami członkowie założyciele pp.: Franciszek Koziarski — właściciel domu, Jan Szczekowski — adwokat, Tomasz Reutt — doktor medycyny. Adam Koziarski — inicyator kółka literat., Edmund Perle — artysta malarz, K. Waroczewski — artysta malarz, Feliks Ciszewski — technik, A. Ciszewski — budowniczy, Jan Sierzpowski — doktor medycyny, W. Nowolecki — kupiec, M. Herman — fabrykant welocypedów, J. Grudman — fabrykant wyrobów metalowych, Władysław Łuczyński — obywatel ziemski, Wincenty Łaski — kupiec, Władysław Lebeust — właściciel domu, Kazimierz Wrzosek — właściciel cyklodromu, Ignacy Kopiec i Herman Rost — artyści-malarze, Roman Widner. szef firmy Neidlinger, Marcin Kopiec — kasyer zakładów gazowych, Leonard Tobolewski — kupiec, Józef Dutkowski — obywatel ziemski, Julian Krzykowski — właściciel domu, Aleksander Polak — urzędnik komory celnej, Feliks Nowolecki — właściciel domu, Franciszek Zawistowski kupiec, Stanisław Libicki i Antoni Lewicki.

Informacyj bliższych zasięgnąć można u członka p. Jana Szczekowskiego (Nowogrodzka 29) oraz u inicyatora p. Adama Koziarskiego (Krakowskie-Przedmieście 15).

— W Piotrkowskiem T. C. odbyły się wybory doroczne członków komitetu, z których wyszli: prezes Bronikowski, wiceprezes Łazucki, kapitan Ludwikiewicz, wicekapitanowie Bastrzycki i Keppen, kasyer Łapiński, sekretarz Konopacki, lekarz Rejman, zastępca kasyera Byczkowski, zast. sekret. Rosłan.

— Szach perski jakoteż najstarszy syn jego są dobrymi i wytrwałymi cyklistami. Opowiada o tem Mr. Fraser, który odbył podróż naokoło świata na kole.

— Sport na scenie. W Medyolanie wystawiono z nadzwyczajnem powodzeniem balet „Sport“, ułożony przez Manzottie'go do muzyki Marenca, którego libreto wyzyskuje nowoczesne zamiłowanie do sportów w bardzo pomysłowy i efektowny sposób. W balecie całym snuje się intryga miłośna na tle rozmaitych sportów. Ze sportów przedstawione są: w obrazie pierwszym — turystyka, w drugim — maskarada na lodzie z grupami łyżwiarzy i łyżwiarek, w trzecim — wyścigi konne, w czwartym — pojedynek na pistolety, w piątym — wyścigi wioślarskie, w szóstym — łowy, podczas których przebiegają grupy cyklistów wyścigowców, w siódmym — polowanie na gołębie. Obraz ósmy rozpoczyna się marszem dwudziestu czterech cyklistów, a kończy pochodem turystów, bokserów, cyklistów, wioślarzy, siłaczy, szermierzy, gimnastyków, zwolenników lawn-tennisu i rozmaitych gier i zabaw. Także prąd czasu.

— Budowa drewnianych kół obecnie zajmuje w Ameryce najwięcej fabrykantów.

— Międzynarodowy wyścig dystansowy z Moskwy do Petersburga o tytuł mistrza

rosyjskiego w jeździe drogowej odbędzie się w czerwcu. Przestrzeń ta wynosi 650 wiorst, a norma oznaczona na 39 godzin. — Zgłoszenia przyjmuje klub Cykl. w Petersburgu, Fontanka nr. 17. Wkładka 25 rubli.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan, ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

Walne Zgromadzenie odbyło się 29. kwietnia 1897 z porządkiem dziennym podanym w poprzednim numerze „Koła".

Szczegółowe sprawozdanie podane będzie w następnym numerze, na razie zaś podajemy pokrótce jego przebieg:

1. Przyjęto protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia;
2. Przyjęto sprawozdanie Wydziału;
3. Przyjęto sprawozdanie komisyi sportowej;
4. Przyjęto sprawozdanie kasowe;
5. Przyjęto sprawozdanie komisyi rewizyjnej i na jej wniosek udzielono absolutoryum.
6. W skład nowego Wydziału weszli: jako prezes dr. Jan hr. Drohojowski (przez aklamacyą), jako wiceprezes dr. Maryan Dawidowski (przez aklamacyą), jako Wydziałowi pp. Józef Romaszkan, por. Emanuel Pohl, Gustaw Schnejder, Tadeusz Kuschee, Gustaw Neusser, dr. Henryk Mikolasch, dr. Gustaw Piotrowski, inż. Władysław Piżl, por. Fryderyk Raus, Kazimierz Przybysławski.

   W skład komisyi rewizyjnej weszli pp. Leon Kozakiewicz, Ludwik Eydziałtowicz i Jan Wolski.
7. Przyjęto wniosek dra Mikolascha co do reformy wycieczek klubowych.
8. Liczne wnioski członków będą podane szczegółowo w następnym numerze. *Dr. Mikolasch.*

Turystyczny Klub Cyklistów.

Stanisławów 1896.



Prezes:
Dr. Alfred Beill, aptekarz.

Sekretarz:
Mieczysław Beill, słuchacz praw.

Skarbnik:
Adolf Góraski, kupiec.

Kierownicy jazdy:
Edward Kolessa, kupiec.
Mieczysław Grodecki, ck. weterynarz powiatowy.

Zwyczajne Walne zgromadzenie klubu odbyło się w środę d. 21. kwietnia w restauracyi Bazarkiewicza o godź. 8. wieczorem. Porządek dzienny: 1. Sprawozdanie ustępującego wydziału. 2. Wybór wydziału na rok 1897. 3. Ewentualia. Sprawozdanie Wydziału ustępującego wypadło ku ogólnemu zadowoleniu wszystkich członków. W obecnej chwili klub nasz liczy 22 członków czynnych, posiada drukowany statut, jakoteż 200 sztuk drukowanych i zbroszurowanych książeczek wycieszkowych. W roku ubiegłym urządził klub c o r s o i dwa razy wyścigi drogowe, za które, jakoteż za jazdę turową, wydano razem 16 medali. Pomimo nadzwyczajnych wydatków, jakie w pierwszych miesiącach istnienia swego klub ponieść musiał wynosi stan kasy gotówką 135 złr.

Wycieczek w roku ubiegłym odbył klub 14 w różnych kierunkach. Współudział w wycieczkach był jednak dosyć słabym. Aby na przyszłość dział ten podnieść, postawiono na rok bieżący wybrać dwu kierowników jazdy, z których pierwszy będzie miał obowiązek na każdą niedzielę i święto, drugi na jeden z dni powszednich każdego tygodnia rozpisać wycieczkę. Ustępującemu wydziałowi udzielono absolutoryum; w szczególności wyraziło zgromadzenie serdeczne podziękowanie skarbnikowi p. Adolfowi Góraskiemu za znakomite prowadzenie kasy.

W skład nowego wydziału wybrano: prezesem dra A. Beilla jednogłośnie, sekretarzem M Beilla, skarbnikiem A. Góraskiego, kierownikami jazdy E Kolessę i M. Grodeckiego

Przy ostatnim punkcie porządku dziennego, podniosły się głosy za zniesieniem wyścigów, wyznaczaniem innych nagród za jazdę turową jak medali, żaden jednak z odnośnych wniosków nie uzyskał większości.

Przeszedł natomiast wniosek p. Grodeckiego, aby wydział wypracował program jazdy na sezon bieżący, tak, aby wycieczki klubowe regularnie odbywać się mogły, jakoteż wniosek M. Beilla, aby do redakcyi „Koła" wysłać telegram z podpisami obecnych. Nad dalszym wnioskiem p. Grodeckiego, aby medale i odznaki u firm krajowych zamawiać przeszło zgromadzenie do porządku dziennego i oddało tę sprawę do załatwienia wydziałowi.

Po skończeniu części oficyalnej zaczęto wnosić toasty — wino i zawsze dobry humor cyklistów uprzejemniały zebranie. Późno w noc rozeszli się członkowie do domów unosząc miłe wspomnienie wspólnie spędzonego wieczoru.

W niedzielę pierwsza jazda klubowa do Jezupola.

M. Beill.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.

Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.

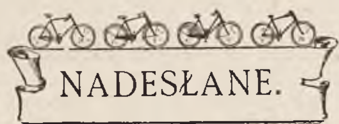
Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, Czysta 4.

— Oznajmia się wszystkim P. T. Członkom Lwowskiego klubu Cyklistów, że tableu jubileuszowe zostało już wykończone i jest do nabycia po cenie 4 złr. — ct. w aptece Piotra Mikolascha i u p. G. Schneidra Akademicka.

LITERATURA.

Das Fahrrad und seine Behandlung. Podręcznik dla cyklistów wydany przez Redakcyę pisma „Der Radmarkt“ (do nabycia u firmy Opel & Beyschlag, Wien I., Kärtnerring 13) zasługuje na to, aby się znaleźć w ręku każdego cyklisty. Wyczerpujący opis koła i jego części, wskazówki co do obchodzenia się z kołem i jego częściami składowemi, co do czyszczenia i przechowywania etc. przydadzą się tak wytrawnemu jak i początkującemu cykliście, toteż możemy to dziełko, które kosztuje 60 ct. szczerze polecić naszym czytelnikom.



Zupełnie innym jest obecnie miejski ruch uliczny, aniżeli to było przed kilku laty. A stało się to dzięki kołu, które sobie coraz bardziej ulice zdobywa i coraz bardziej wnika w istotę miejskiego ruchu. Baczny człowiek, odrazu musi to zauważyć, że wśród przemykających po ulicach kół, największa ich część stanowi „Waffenrad“ pochodzące z austr. fabryk broni w Steyr. Wyroby tej fabryki opanowują zupełnie sytuacyę, a to ze względu na ich elegancyę a przytem zupełne bezpieczeństwo i pewność z jaką ich każdy jeździec może używać. Na te okoliczności musi się przedewszystkiem przy zakupnie koła zwracać uwagę.

DROBNE OGŁOSZENIA.

Dwojak (tandem) „Dürkopp“ w najlepszym stanie, bardzo mało używany, półwyścigowy, bardzo silny, z przenośnią do zmiany (najwyższa 84 cali), na tor i drogę, do sprzedania. Zgłoszenia: *E. Kolessa, Stanisławów*

Okazała i cenna premia dla naszych prenumeratorów.

Wskutek umowy, zawartej z wydawnictwem wspaniałego dzieła *„Les chiens de chasse et la theorie de la chasse“*, które się w najkrótszym czasie pojawi, możemy je dostarczyć naszym prenumeratorom

za połowę ceny

Znakomite to dzieło sztuki, może być ozdobą najwykwintniejszego salonu, a będzie dla każdego myśliwego i miłośnika sportu najpraktyczniejszym, najbardziej zajmującym i najpożyteczniejszym, a przytem prawdziwie artystycznie wykonanym przewodnikiem.

W przeszło 100 wspaniałych akwarelach przedstawione są wszelkie rasy i najpiękniejsze typy psów, wraz z szczegółowymi opisami; dalej mieści się tam około 15 doskonałych rysunków, odnoszących się do teoryi łowiectwa, tresury psów, polowania na grubego zwierza itd. itd. Z tego można mieć pojęcie o użyteczności tego dzieła, zwłaszcza, że jest ono przepełnione znakomitemi wskazówkami praktycznemi. Wydanie nadzwyczaj staranne na wspaniałym papierze.

Dla naszych prenumeratorów: Cena w naszej administracyi z przesyłką **5 franków.**

Dla nieprenumeratorów Cena **10 franków.**

Wysyłka za przesłaniem należytości lub za pobraniem pocztowem.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.